Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5598**

19. Wahlperiode 07.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Claudia Müller, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

– Drucksachen 19/4459, 19/4731, 19/4944 Nr. 8, 19/5580 –

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit 1990 wurden mehrere Gesetzesinitiativen ergriffen, um die Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Diese schränkten insbesondere Beteiligungsmöglichkeiten ein, führten allerdings zu keiner messbaren Planungsbeschleunigung. Noch immer liegen zwischen Planungsbeginn und Baufreigabe von Projekten im Durchschnitt zehn bis fünfzehn, mitunter sogar bis zu zwanzig Jahre.

Im Koalitionsvertrag haben die Regierungsfraktionen vereinbart, ein Planungsbeschleunigungsgesetz vorzulegen, dass durch frühzeitige Bürgerbeteiligung, weniger Bürokratie und gezielten Personaleinsatz dazu führt, dass Verkehrswege schneller geplant und gebaut werden.

Vielfach wird behauptet, dass Umwelt- und Naturschutzverbände durch ihre Klagen Planungen bewusst verzögerten. Der Sachverständigenrat der Bundesregierung für Umweltfragen kommt in einer empirischen Studie zum Ergebnis, dass Verbandsklagen trotz der stark ausgeweiteten Klagemöglichkeiten nur in geringem Umfang eingesetzt werden. Die hohe Erfolgsquote der Verbandsklagen (50 Prozent) zeigt nach Ansicht des Sachverständigenrates, dass Umweltverbände die Planungsverfahren nicht verzögern, sondern mit ihren Klagen wichtige Umwelt- und Naturschutzaspekte in den Planungen durchsetzen.

Ein Gesetz zur Planungsbeschleunigung muss sich an den tatsächlichen Gründen für Planungsverzögerungen orientieren:

Erstens wird die Öffentlichkeit nicht oder lediglich spät in den Verfahren beteiligt – zu oft erst, wenn die Grundsatzentscheidungen zu einem Projekt längst gefällt sind. Somit wird die Akzeptanz der Planungen systematisch gesenkt und das Risiko von Widerständen und Klagen gegen Projekte erhöht.

Zweitens sind die Planungs- und Genehmigungsbehörden personell nicht ausreichend ausgestattet um die zahlreichen komplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren zügig und rechtssicher durchzuführen.

Drittens werden Großprojekte nicht immer detailliert genug geplant. Eine unzureichende Kooperation der Beteiligten führt bspw. zu inkompatiblen und ineffizienten Teilplanungen.

Eine vierte Ursache für Planungsverzögerungen sind Mängel in der Zusammenarbeit der Planungsbehörden mit den Naturschutz- und Umweltschutzverbänden sowie bei der Identifizierung und (gemeinsamen) Lösung von Naturschutzkonflikten. Umweltschutzstandards werden nicht einheitlich interpretiert und die Expertise der Verbände wird, wenn überhaupt, nur am Rande in die Planungen einbezogen.

Fünftens sind Verwaltungsgerichte, insbesondere das Bundesverwaltungsgericht für Klageverfahren über Infrastrukturvorhaben, die dem Bundesverwaltungsgericht erstinstanzlich zugwiesen sind, oftmals nicht so mit Personal ausgestattet, dass sie in z.T. hochkomplexen Streitfragen in angemessener Frist entscheiden zu können.

Der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf ist nicht geeignet Planungen von Verkehrsinfrastrukturen zu beschleunigen, denn er bearbeitet die Ursachen der Planungsverzögerungen unzureichend. Vorschläge für frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung enthält der Gesetzentwurf nicht. Stattdessen plant die Bundesregierung künftig auf Erörterungstermine als Mitwirkungsmöglichkeit für Bürger und Umweltverbände zu verzichten und den Instanzenweg für Klagen gegen Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan zu verkürzen. Für das Ziel Planungs- und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen, dürfen Rechtsschutz- und Beteiligungsstandards ebenso wenig reduziert werden wie Natur- und Umweltschutz.

Personell gut ausgestattete Planungs- und Genehmigungsbehörden auf allen Ebenen und transparente Verfahren, an denen die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und umfassend beteiligt werden, sind ein Garant für bessere Planungsqualität, eine beschleunigte Planung sowie höhere Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben. Das Bundesverkehrsministerium hat bereits 2012 das „Handbuch für eine gute

Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ vorgelegt. Es enthält Vorschläge, wie die bestehende formelle Beteiligung auf den unterschiedlichen Verfahrensebenen verbessert und um informelle Beteiligungsschritte ergänzt werden kann. Verpflichtende Vorgaben zur Umsetzung des Handbuchs fehlen jedoch bis heute. Frühzeitige Beteiligung ist für die Behörden noch immer fakultativ. Erfolgreiche Projekte in Baden-Württemberg und bei der Deutschen Bahn AG zeigen auf, wie frühzeitige Bürgerbeteiligung Planungen beschleunigen kann. So hat beispielsweise Baden-Württemberg als erstes Bundesland die Verwaltungen der Regierungspräsidien sowie der Land- und Stadtkreise innerhalb der bestehenden Rechtslage zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung verpflichtet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Für die Realisierung einer Verkehrswende müssen insbesondere die Planungen im Bereich der kommunalen Verkehrsinfrastruktur beschleunigt werden. Die Bundesregierung greift mit ihrem Gesetzentwurf viele der sinnvollen Vorschläge nicht auf, die 2016 von der Expertenkommission „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“ vorgelegt wurden. So wird mit dem Gesetzentwurf beispielsweise die Planung von Ersatzneubauten, insbesondere Brücken, nicht beschleunigt. Der Bedarf an Ersatzneubauen von Straßen- und Bahnbrücken ist immens hoch.

In Deutschland werden täglich rund 62 Hektar als Siedlungs- und Verkehrsflächen neu versiegelt. Damit wird Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten zerstört. Das deutsche Verkehrsnetz gehört zu den dichtesten Verkehrsnetzen der Welt. Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung den Flächenverbrauch auf unter 30 Hektar pro Tag verringern. Verkehrsprojekte müssen daher neben ihrer Ausrichtung an den Klimaschutzzielen stets auch am Ziel der Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Umsetzung des länderübergreifenden Biotopverbunds ausgerichtet werden.

Auch der öffentliche Nahverkehr spielt für die Koalition keine Rolle. Die Planung und der Genehmigung von städtischer ÖPNV-Infrastruktur taucht im Planungsbeschleunigungsgesetz ebenfalls nicht auf. Dabei wollen auch die Städte und Gemeinden zahlreiche Infrastrukturprojekte planen und die Verkehrswende voranbringen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen und hierfür das Bundesfernstraßengesetz, das Allgemeine Eisenbahngesetz, das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, das Personenbeförderungsgesetz, das Raumordnungsgesetz, das Umweltinformationsgesetz, das Haushaltsgesetz, das Verwaltungsverfahrensgesetz und das Bundeswasserstraßengesetz entsprechend zu ändern:

1. die Bürgerinnen und Bürger bei allen großen Infrastrukturprojekten frühzeitig in die Planungen einzubeziehen und hierfür eine ergebnisoffene Beteiligung bereits im Raumordnungsverfahren sicherzustellen. Diese muss verbindlich, umfassend, transparent und frühzeitig erfolgen und eine Prüfung von Alternativen beinhalten. Für die entsprechenden Bürgerbeteiligungsformen und Dialogverfahren gilt es verbindliche Qualitätsstandards festzuschreiben.

2. die Planung von Ersatzneubauten zu beschleunigen. Ersatzneubauten von Straßen- und Schienenbrücken sollten grundsätzlich nicht als Neubau, sondern als Instandsetzung aufgefasst werden, sodass auf aufwendige Planfeststellungsverfahren verzichtet werden kann. Dabei ist eine enge Begriffsdefinition von Ersatzneubauten anzulegen, um Missbrauch zu verhindern.

3. keine Regelungen zu erlassen, die eine Präklusion enthalten.

4. beschleunigte Planungs- und Genehmigungsprozesse auf kommunale Ebene für neue Straßenbahnen- und S+U-Bahnlinien als Baustein der Verkehrswende zu ermöglichen. Hierfür muss die Bundesregierung eine Gesetzesinitiative vorlegen, die insbesondere das Personenbeförderungsrecht so anpasst, dass schnellere Planungen ermöglicht werden.

5. die Kooperation mit den Umweltverbänden zu verbessern, um Belange des Natur- und Umweltschutzes umfassend und rechtssicher zu berücksichtigen. Außerdem muss die Unabhängigkeit der Gutachter sichergestellt werden und Qualitätsanforderungen für Gutachter umgesetzt sowie die Zertifizierung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

von Qualifikationsstandards festgelegt werden. Bundesweit einheitlich eingerichtet werden sollen eine umfassende Basisdatenbank für Kartier- und Artendaten sowie eine Datenbank der Vorhaben.

6. keine Regelungen zur Anordnung von vorbereitenden Maßnahmen im Kontext des FStrG und AEG zu erlassen.

7. die personelle Ausstattung von Planungs- und Genehmigungsbehörden und im Rahmen des Paktes für den Rechtsstaat, den die Bundesregierung tragende Koalition vereinbart hat, bei den Verwaltungsgerichten, insbesondere auch dem Bundesverwaltungsgericht, zu verbessern. Notwendig ist ein Personalaufwuchs beim Eisenbahnbundesamt, um insbesondere die Planung der Elektrifizierung von Bahnstrecken zu beschleunigen.

Berlin, den 6. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.